



Innst. O. nr. 57

(2006-2007)

Innstilling til Odelstinget fra justiskomiteen

Ot.prp. nr. 30 (2006-2007)

Innstilling fra justiskomiteen om lov om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen foreslår Justisdepartementet enkelte endringer i bilansvarslova. Endringene er en følge av at direktiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om ansvarsforsikring for motorvogn (heretter omtalt som femte motorvognforsikringsdirektiv) er gjort til en del av EØS-avtalen. Enkelte av endringene er av teknisk karakter. Generelt vil imidlertid forslagene innebære en styrking av skadelidtes stilling, blant annet ved at ansvarsgrensen for tingskade økes. Proposisjonen inneholder også en kort omtale av spørsmålet om forholdet mellom førerens personlige oppreisningsansvar og forsikringsdekningen etter bilansvarslova.

1.2 Bakgrunnen for lovforslaget

Bilansvarslova har regler om erstatningsansvar ved bruk av kjøretøyer. Loven fastsetter at det er objektivt ansvar for skader som en motorvogn "gjer". Det objektive ansvaret er kombinert med en forsikringsplikt. Nærmere regler om forsikringsplikten mv. er gitt i forskrift.

Bilansvarslova og trafikktrygdforordningen er på flere punkter en gjennomføring av EFs motorvognforsikringsdirektiver, samt europaparlaments- og rådsdirektiv om ansvarsforsikring for motorvogn.

EØS-komiteen vedtok 7. juli 2006 å endre vedlegg IX til EØS-avtalen til å omfatte direktiv 2005/14/EF av 11. mai 2005 om ansvarsforsikring for motorvogn (EØS-komiteens beslutning nr. 86/2006).

1.3 Behovet for endringer i bilansvarslova som følge av femte motorvognforsikringsdirektiv

1.3.1 Generelt om direktivet

Femte motorvognforsikringsdirektiv er et rent endringsdirektiv som endrer de fire motorvognforsikringsdirektivene og annet skadeforsikringsdirektiv, som alle er gjort til en del av EØS-avtalen. Direktivet må således ses i sammenheng med gjeldende EØS-regler. Det er ingen direkte indre sammenheng mellom de ulike bestemmelsene i direktivet. Endringene tar sikte på å oppdatere og forbedre eksisterende direktiver.

1.3.2 Unntak fra forsikringsplikten

Bilansvarslova stiller krav om obligatorisk ansvarsforsikring for motorvogner. Forsikringsplikten er knyttet til registrering av kjøretøyet. Registreringsplikten etter forskriften er i utgangspunktet omfattende, men det gjelder enkelte unntak.

Unntakene fra forsikringsplikten knytter seg bl.a. til kjøretøyet art. Det er også gjort unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som tilhører staten. Departementet kan videre samtykke til unntak fra forsikringsplikten for motorvogner som tilhører fremmede stater, internasjonale organisasjoner, kommuner eller kommunale institusjoner. Ordningen er her at staten - eller den samtykket er gitt til - er selvassurandør. Når en motorvogn som i medhold av disse unntakene ikke er forsikret, gjør skade, har staten, kommunen eller den kommunale institusjonen det samme ansvaret som et forsikringsselskap har ved vanlig forsikringsplikt.

Etter bilansvarslova § 16, som gjelder der staten eller andre er selvassurandør, gjøres det ikke forskjell på skader inntruffet i Norge og skader inntruffet i andre stater. Etter departementets syn er norsk rett derfor allerede i samsvar med direktivets regler på dette

punktet, og det er derfor ikke behov for endringer her.

Når det gjelder endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav b, ser departementet at det kan være mer usikkert om det er behov for lovendring. Det følger av denne bestemmelsen at medlemsstatene kan unnta bestemte kjøretøytyper fra forsikringsplikten. Videre følger det av første motorvognforsikringsdirektiv at de øvrige medlemsstatene i slike tilfeller har rett til å kreve at det ved innreise til deres territorium foreligger et gyldig grønt kort eller en grenseforsikringsavtale for å sikre forsikring til skadelidte ved en eventuell ulykke forårsaket av slike kjøretøyer. Avskaffelsen av grensekontroller mellom medlemsstatene innebærer at det ikke lenger er mulig å kontrollere at kjøretøyer som krysser grensene, er dekket av en forsikring.

Hensikten med endringen i første motorvognforsikringsdirektiv artikkel 4 bokstav b er etter det departementet kan se, å bedre den skadelidtes stilling, ved at den skadelidte - ved skader som voldes av kjøretøyer som er unntatt fra forsikringsplikten - kan kreve erstatning hos erstatningsorganet i den medlemsstat ulykken inntreffer. I Norge vil dette være Trafikkforsikringsforeningen. Direktivets system er med andre ord at slike kjøretøyer skal behandles på lik linje med uforsikrede kjøretøyer.

Bilansvarslova bygger på en omfattende forsikringsplikt, som nok i praksis vil innebære at de fleste motorvogner er forsikret. Visse unntak gjelder imidlertid, jf. blant annet unntaket for kjøretøyer som ikke er bygd for en fart på mer enn 10 km/t.

Etter departementets syn kan det imidlertid spørres om det - for å oppfylle direktivets krav på dette punktet - kan være nødvendig å la enkelte motorvogner som i dag er unntatt fra forsikringsplikten, være likestilt med uforsikrede kjøretøyer. Etter departementets syn er det mest hensiktsmessig at eventuelle regler om dette - som nødvendigvis vil få en nokså teknisk utforming - gis i forskrift. For å klargjøre hjemmelen til å fastsette forskrifter med et slikt innhold, foreslår departementet derfor en tilføyelse i bilansvarslova § 17. Dersom motorvogner unntatt fra forsikringsplikten skal likestilles med uforsikrede kjøretøyer, vil det innebære at Trafikkforsikringsforeningen skal bære ansvaret. Foreningen vil i slike tilfeller imidlertid kunne ha behov for å kreve regress. Det bør derfor gå uttrykkelig frem av forskriftshjemmelen at den også skal gi grunnlag for regler om regress.

1.3.3 Ansvarsgrenser for skade på personer og gods

Etter bilansvarslova er ansvaret for personskader ubegrenset, det vil si at det ikke gjelder noen øvre beløpsgrense eller lignende. For tingskader er dette an-

nerledes. I bilansvarslova er det satt en grense på 1 000 000 kroner for erstatning for gods som skades i samme hendelse.

Femte motorvognforsikringsdirektiv artikkel 2 endrer annet motorvognforsikringsdirektiv artikkel 1. Endringen går ut på at minstebeløpene for forsikringsdekningen økes betydelig.

I høringsnotatet ble det lagt til grunn at det ikke burde innføres noen ansvarsbegrensning ved personskader. Ingen høringsinstanser har tatt til orde for at det bør innføres noen slik begrensning, og departementet opprettholder sitt standpunkt i høringsnotatet.

Når det gjelder forslaget om å øke ansvarsgrensen ved tingskader, følger det av direktivet at en slik økning er nødvendig. Det kan imidlertid være spørsmål om grensen bør fastsettes i norske kroner eller euro. Departementet er kommet til at det vil være mest hensiktsmessig at beløpet fastsettes i norske kroner. Hensynet til regelverkets tilgjengelighet for brukerne av loven taler etter departementets syn for dette. Departementet viser også til at forslaget har fått tilslutning i høringen.

Når det gjelder spørsmålet om indeksregulering av beløpet, er departementet blitt stående ved å følge opp forslaget i høringsnotatet om en forskriftshjemmel for slik regulering.

Også når det gjelder spørsmålet om en overgangsordning, følger departementet opp forslaget i høringsnotatet. Det foreslås derfor at den nye ansvarsgrensen skal gjelde for fullt fra 1. januar 2008, mens ansvarsgrensen i perioden fra 11. juni 2007 til 31. desember 2007 vil øke fra 1 million kroner til 2 mill. kroner. Departementet mener at det - av hensyn til potensielle skadelidte - vil være ønskelig med en nokså rask økning i ansvarsgrensen. Samtidig antar departementet at forsikringsbransjen bør innrømmes en viss tid for å forberede økningen av ansvarsgrensen til 10 mill. kroner.

1.3.4 Skade voldt av ukjent motorvogn

Etter bilansvarslova har trafikkforsikringsselskapene et solidarisk ansvar for skader som voldes av ukjent motorvogn. I praksis skjer dette ved at Trafikkforsikringsforeningen står for utbetalingen i første omgang,

Høringsnotatet omtaler artikkel 2 i femte motorvognforsikringsdirektiv som endrer artikkel 1 nr. 4 i annet motorvognforsikringsdirektiv. Endringen går ut på at det ikke skal være adgang til å begrense eller utelukke erstatningsutbetaling for tingskade, hvis organet har utbetalt erstatning for vesentlig personskade til en skadelidte ved samme hendelse. Bakgrunnen for denne endringen er at risikoen for svik og forsikringssvindler antas å være mindre i slike tilfeller. Det følger av direktivet at det vil være opp til medlemsstatene å fastsette vilkårene for når en personskade

skal anses som vesentlig i direktivets forstand. I høringsnotatet konkluderes det med at endringen gjør det nødvendig med en endring i bilansvarslova for de tilfeller hvor det voldes vesentlig personskade sammen med en tingskade. I slike tilfeller skal også tingskadene dekkes.

Departementet foreslår etter en samlet vurdering å følge opp forslaget i høringsnotatet om en negativ avgrensning, det vil si at skadelidte vil ha krav på å få erstattet tingskade i alle tilfeller der det har inntruffet mer enn uvesentlig personskade.

Forslaget i høringsnotatet gikk ut på at grensdragningen burde svare til grensdragningen mellom legemsfornærmelse og legemsbeskadigelse, jf. straffeloven §§ 228 og 229. Etter departementets syn er dette hensiktsmessig, jf. at man da kan knytte begrepet til en grensdragning som er kjent. Departementet kan ikke se at det er urimelig at avgrensningen også vil omfatte psykiske skader - skader på helbred.

1.3.5 Utvidelse av forskriftshjemmelen - bilansvarslova § 17

Bilansvarslova § 17 gir hjemmel for å gi forskrifter om flere ulike forhold. Forskriftshjemmelen er utformet som en generell hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om trafikksikring med en påfølgende spesifisert eksemplifikasjon. Med hjemmel i paragrafen er det i trafikksikringsforskriften blant annet fastsatt nærmere regler om forsikringsplikt og skadeoppgjør.

Etter departementets syn er bestemmelsene om forsikringsplikt ved import av motorvogner av en slik karakter at det er mer hensiktsmessig med en gjennomføring i forskrift enn i lov. Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til en slik gjennomføringsmåte. Det kan imidlertid være tvilsomt om bilansvarslova gir hjemmel for å gi forskrifter om dette. For å unngå tvil følger departementet opp forslaget i høringsnotatet om å ta inn en særskilt bestemmelse om dette i loven.

1.4 Oppreisningskrav

Bilansvarslova har regler om utmåling av erstatningen som skal svares av det forsikringsselskapet som motorvognen er forsikret i. Utgangspunktet etter bestemmelsen er at utmålingen skal skje etter alminnelige erstatningsregler. Det følger imidlertid av bilansvarslova at bestemmelsen om oppreisning etter skadeerstatningsloven ikke gjelder for forsikringsselskapets ansvar. Oppreisningsansvaret kan med andre ord bare gjøres gjeldende overfor en personlig skadevolder.

Selv om bilansvarslova statuerer et eget objektivt ansvarsgrunnlag for forsikringsselskapet, vil loven i praksis også fungere som en form for ansvarsforsikring for førerens ansvar. Funksjonen som ansvarsforsikring er imidlertid ikke aktuell for oppreisningsan-

svaret, idet dette faller utenfor forsikringsselskapets ansvar etter kapittel II i loven.

I høringsnotatet tok departementet opp et spørsmål om førerens oppreisningsansvar burde omfattes av forsikringsdekningen på bakgrunn av at Høyesterett i den såkalte "Finanger I"-dommen, fastslo at skadevolderens erstatningsansvar for skadelidtes økonomiske tap skal være dekket av trafikksikringen. Etter høringen er staten ved Justisdepartementet blitt saksøkt med påstand om at staten er erstatningsansvarlig for manglende gjennomføring av motorvognforsikringsdirektivene. Det påstås i søksmålet at det er i strid med direktivene at førerens oppreisningsansvar ikke er dekket av forsikringen. Etter departementets syn er det lite naturlig og hensiktsmessig å ta spørsmålet om oppreisningsansvaret opp i proposisjonen her, når dette spørsmålet er forelagt domstolene med den mulighet for rettsavklaring det innebærer.

1.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet bemerker at det generelt er grunn til å tro at premien for forsikring vil kunne øke noe fordi forsikringsselskapene (og Trafikkforsikringsforeningen) ved tingskader vil måtte utbetale større beløp enn tidligere. Det lar seg imidlertid ikke si noe sikkert om hvor store kostnader det her er tale om. Etter departementets syn vil forslagene neppe få særlige administrative konsekvenser for forsikringsselskapene eller Trafikkforsikringsforeningen.

For dem som ikke trenger å forsikre seg etter loven, vil endringene i minstepremiene ved tingskader - på tilsvarende måte som for forsikringsselskapene - kunne medføre et økt ansvar. Det lar seg imidlertid ikke gjøre å beregne hvor store kostnader det vil være tale om.

Hjemmelen for indeksregulering som foreslås i lovens § 9 fjerde ledd må antas å få administrative konsekvenser, idet det offentlige ved dette blir påført en ny oppgave. Det er imidlertid grunn til å anta at kostnadene med dette vil være ubetydelige.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Anne Marit Bjørnflaten, Ingrid Heggø, Hilde Magnusson Lydvo og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen, Solveig Horne og Morten Ørsal Johansend, fra Høyre, Elisabeth Aspaker og André Oktay Dahl, og fra Sosialistisk Venstreparti, Kirsti Saxi, viser til at forslagene i direktivet innebærer en styrking av skadelidtes stilling, blant annet ved at ansvarsgransen for tingskade økes.

Komiteen synes det er positivt at det legges til rette for at enkelte motorvogner som i dag er unntatt fra forsikringsplikten, kan likestilles med uforsikrede kjøretøy slik at Trafikkforsikringsforeningen vil bære det økonomiske ansvaret.

Komiteen vil likevel bemerke at det er grunn til å tro at premien for forsikring vil øke fordi forsikringsselskapene vil måtte utbetale større beløp enn tidligere.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i bilansvarslova (gjennomføring av femte motorvognforsikringsdirektiv mv.)

I

I lov 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogner gjer (bilansvarslova) blir det gjort følgende endringer:

§ 9 skal lyde:

§ 9 (ansvarsgrense ved skade på gods)

Når gods vert skadd, kan skadebota vera opptil 10 000 000 kroner for det som vert skadd i same hending. Var det meir enn ei vogn som gjorde skaden, hefter dei som har ansvaret for kvar vogn, for heile summen.

Er skaden på gods større enn 10 000 000 kroner og meir enn ein har lide skade, vert summen bytt mellom dei etter storleiken på kvart skadebotkrav. Krav om skadebot må setjast fram til trygdeverket eller, om så er, staten eller den kommunen eller kommunale institusjonen som det gjeld, jf § 16, seinast ein månad etter skaden vart gjord. Skadelidar som set fram kravet sitt etter den tid og etter at skadebota til andre

skadelidarar er utreidd, kan krevja sitt berre av det som står att av ansvarssummen (trygdesummen).

Attåt skadebot som er nemnd i paragrafen her, skal det svarast rente etter § 6 og sakskostnad.

Departementet kan gje føresegner om indeksregulering av summene som er nemnde i fyrste og andre leden.

§ 10 annet ledd skal lyde:

Har ei motorvogn gjort skade på folk eller gods, men ingen veit å seia kva for vogn det var, skal dei trygdelaga som er godkjende eller registrerte etter § 17 bokstav a, bera skaden i lag som om vogna hadde vore lovleg trygda hjå dei. *For gods gjeld dette likevel berre når det ved hendinga også er gjort meir enn uvesentleg skade på person. I vurderinga av om det er gjort meir enn uvesentleg skade på person, skal det leggjast vekt på kor stor og varig skaden er. Regelen i første punktum i leden her gjeld tilsvarende for skade på fast eigedom og dyr med unntak for lause hundar.*

§ 17 første ledd bokstav f og ny bokstav g og h skal lyde:

- f) utreiing av skadebot etter § 10, og om korleis slik skadebot skal bytast på trygdelaga,
- g) at motorvogn som ikkje skal trygdast, skal reknast som utrygda etter reglane i bilansvarslova § 10, og om attsøkjingsrett for dei trygdelaga som har reidd ut skadebot for slik skade,
- h) trygding for motorvogner som blir ført inn til riket utan å vere registrert her.

II

Loven gjelder fra 11. juni 2007. Det beløpet som er fastsatt i bilansvarslova § 9 første og annet ledd, skal likevel først gjelde fra 1. januar 2008. Fra 11. juni 2007 til og med 31. desember 2007 skal beløpet være 2 000 000 kroner.

Oslo, i justiskomiteen, den 8. mai 2007

Anne Marit Bjørnflaten

leder

Solveig Horne

ordfører